SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 50 (234)

5–12 GRUDNIA 1950



POKÓJ WYWALCZYMY — POKÓJ UTRZYMAMY!

Spotkałem Zbyszka w modelarni. Bardzo się ucieszył, bo już chyba ze dwa tygodnie temu obiecałem mu wyjaśnić, dlaczego stosuje się w samolotach podwójne usterzenie pionowe. Ale że rozmawiamy bardzo często i na inne tematy, więc Zbyszek położył model, wsadził swoim zwyczajem ręce w kieszenie i powiada:

— Słuchajno, co to się teraz dzieje w Korei? Słyszałem dziś przez radio, że Amerykanie nie mogą się po prostu pozbierać po ciosach, jakie im zadaje koreańska armia ludowa.

— Oczywiście. Takiego „koncertowego lania", jakie ci bandyci dostają teraz w Korei, świat nie pamięta chyba od czasów Stalingradu. Cała uzbrojona po zęby armia amerykańska i sfora ich co podlejszych służalców „skraca front" i „odrywa się od nieprzyjaciela", niczym ich niesławnej pamięci mistrzowie hitlerowscy.

— No, to ja już wiem i bardzo się z tego cieszę. Ale dlaczego tak się dzieje?

— Wiesz dlaczego? Dlatego, że żadna przemoc imperialistyczna nie jest w stanie zgnębić i pokonać narodu, walczącego o swą wolność. Amerykańscy zbrodniarze, choć dopuszczają się najohydniejszych okrucieństw na bezbronnej ludności koreańskiej, choć rzucili na front lawinę najnowocześniejszego sprzętu technicznego, choć ich bombowce równają z ziemią wioski i miasta Korei — przegrywają! I przegrają na pewno, tak jak przegrali napastnicze wojny ci wszyscy, którzy targnęli się na wolność i pokój narodów.

— Ale przecież armia północno - koreańska ponosiła ostatnio porażki?

— Tak, zmuszona była nawet cofnąć się znacznie poza 38 równoleżnik. Ale chwilowa przewaga sił nieprzyjacielskich, mniejsze lub większe przesunięcia wojsk, zaskoczenie — to nie są czynniki, które decydują o wyniku wojny. Decyduje o nim tylko słuszność sprawy, o którą walczy lud koreański.

— Czytałem w prasie, że wespół z ludową armią koreańską walczą ochotnicy chińscy.

— Owszem. Minister spraw zagranicznych Chińskiej Republiki Ludowej, Czou En Lai, kilkakrotnie ostrzegał rząd amerykański, że Chiny nie będą patrzyły z założonymi rękami na potworne zbrodnie, dokonywane przez żołdaków amerykańskich w Korei. To tak, jak gdyby ktoś bił twojego najlepszego przyjaciela, a ty ze spokojem przyglądałbyś się temu.

— Nigdy bym tak nie zrobił!

— A właśnie. Zresztą sprawa wojny w Korei jest dla Chińskiej Republiki Ludowej sprawą bezpieczeństwa narodowego. Rozumieją to doskonale obywatele chińscy, toteż masowo wstępują w szeregi ochotników, walczących u boku armii północno-koreańskiej i wraz z nią biją hordy amerykańskich najeźdźców. A biją mocno!

Prezydent Stanów Zjednoczonych Truman miał czelność oświadczyć, że gdyby zaszła „konieczna potrzeba", Amerykanie nie zawahają się użyć bomby atomowej. To oświadczenie zdemaskowało ostatecznie zbrodniczą politykę amerykańską i wywołało potężną falę protestów i oburzenia w całym świecie. Wszyscy uczciwi ludzie solidaryzują się z uchwałami II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju i potępiają imperialistycznych podżegaczy wojennych na licznych wiecach i strajkach protestacyjnych. Wypowiedź Trumana wywołała zresztą niemało zamieszania w powaśnionym już i bez tego obozie imperialistycznym. A i wojska zmarshallizowanych państw nie chcą walczyć za straconą sprawę; mnożą się bunty, żołnierze odmawiają posłuszeństwa, chcąc uniknąć losu batalionów tureckich, które wysunięte przez Amerykanów na najbardziej zagrożone pozycje, a później pozostawione same sobie, zostały dosłownie zniesione z powierzchni ziemi. Ale czy panów milionerów, siedzących w wygodnych fotelach w Nowym Jorku, Waszyngtonie czy Kansas, obchodzi to, że znów kilka tysięcy żołnierzy tureckich, chińskich, koreańskich czy francuskich straciło to, co mieli najcenniejszego — życie? Na pewno nie.

— A co robi Organizacja Narodów Zjednoczonych aby zapobiec wojnie w Korei i wyjaśnić jakoś sytuację międzynarodową?

— Nic. Bo do tego właśnie sprowadza się cała praca wszystkich konferencji, gdzie kierowana przez Amerykanów większość odrzuca stale wnoszone przez Związek Radziecki wnioski dotyczące pokojowego rozwiązania tej sprawy. Ale coraz częściej — zwłaszcza po Kongresie Pokoju w Warszawie — zdarzają się w ONZ wystąpienia, wzywające do zwołania konferencji czterech mocarstw i pokojowego uregulowania sprawy koreańskiej.

Popatrzyłem na bluzę Zbyszka, na której widniał mały gołąbek pokoju — pamiątka z Kongresu.

Zbyszek roześmiał się.

— Już wiem! — powiedział — wywalczymy...

— ...pokój!

— Utrzymamy...

— ...pokój! (wlg)

Każdy członek Ligi Lotniczej aktywnym bojownikiem o Pokój i Socjalizm

W dniach 2 i 3 grudnia odbyło się w Warszawie Plenum Zarządu Głównego Ligi Lotniczej.

ZGLL po przedyskutowaniu i przeanalizowaniu działalności Ligi Lotniczej powziął szereg doniosłych uchwał, z którymi zapoznamy naszych Czytelników w następnym numerze.

Plenum na zakończenie swych obrad uchwaliło rezolucję, której treść podajemy poniżej:

Plenum Zarządu Głównego Ligi Lotniczej na zebraniu w dniu 2 i 3 grudnia 1950 roku, solidaryzując się z historycznymi uchwałami II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju, rozumiejąc w pełni doniosłe zadania, stojące przed organizacją w walce o pokój, postanawia:

1. **Wzmóc udział Ligi Lotniczej w froncie walki o pokój poprzez mobilizację 600-tysięcznej rzeszy członków do wykonania zadań stojących przed lotnictwem sportowym poprzez umasowienie pracy szkoleniowej i propagandowej pod hasłem: „KAŻDY CZŁONEK LIGI LOTNICZEJ AKTYWNYM BOJOWNIKIEM O POKÓJ I SOCJALIZM".**
2. **Potępić zbrodniczą agresję amerykańskich imperialistów przeciw Koreańskiej Republice Ludowej i Chińskiej Republice Ludowej i przeciwstawić jej masowy udział naszego ludowego lotnictwa sportowego w służbie człowieka pracy.**
3. **Nieustannie zacieśniać braterską przyjaźń z lotnikami sportowymi DOSAW, synami wielkiego radzieckiego narodu, przodującej siły światowego obozu pokoju.**
4. **Zwiększyć udział i wkład członków Ligi Lotniczej w realizację Planu Sześcioletniego lotnictwa sportowego — planu budowy podstaw socjalizmu.**

Niech żyje światowy front pokoju!

Niech żyje ZSRR — przodująca siła obozu pokoju oraz jego chorąży — Generalissimus Stalin!

Zarząd Główny Ligi Lotniczej



JAK ZOSTAĆ LOTNIKIEM?

PRZODOWNICY PRACY, MŁODZI BUDOWNICZOWIE SOCJALIZMU — WSTĘPUJCIE W SZEREGI LIGI LOTNICZEJ!

Jeśli chcesz zostać lotnikiem — zgłoś się do najbliższego Zarządu Powiatowego (lub Miejskiego) Związku Młodzieży Polskiej!

ZMP SKIERUJE CIĘ NA KURS PILOTAŻU W LIDZE LOTNICZEJ

Pamiętaj, że najkrótsza droga DO OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ prowadzi PRZEZ LIGĘ LOTNICZĄ!

Podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze należy składać do Powiatowych Zarządów ZMP. Do podania należy załączyć następujące dokumenty:

1. Własnoręcznie napisany życiorys.
2. Opinia partii, ZMP, ZHP lub innej organizacji (w zalakowanej kopercie).
3. Metryka urodzenia lub uwierzytelniony odpis.
4. Swiadectwo szkolne lub uwierzytelniony odpis.
5. Zaświadczenie posiadania obywatelstwa polskiego lub zaświadczenie, że kandydat stara się o takowe.
6. Zaświadczenie o niekaralności.
7. Zaświadczenie lekarskie z zakładu pracy lub szkoły o stanie zdrowia.

Kandydaci na szkolenie lotnicze w pilotażu silnikowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. Wiek: od 17 — 22 lat włącznie.
2. Obywatelstwo polskie.
3. Stan wolny (kawaler).
4. Wykształcenie: minimum mała matura lub 9 klas szkoły podstawowej albo równorzędnej szkoły zawodowej.

Kandydaci na szkolenie w pilotażu szybowcowym winni odpowiadać następującym warunkom:

1. Wiek: od 15 — 18 lat włącznie.
2. Wykształcenie: 7 klas Szkoły Podstawowej lub równorzędne.
3. Zezwolenie rodziców, o ile kandydat liczy mniej, niż 18 lat.

Jeżeli masz jeszcze jakieś wątpliwości lub chcesz dowiedzieć się czegoś więcej o naszym lotnictwie, zwróć się po informacje do najbliższego Zarządu Okręgu Wojewódzkiego LL (adresy poniżej) lub Zarządu Oddziału LL, które znajdują się w każdym powiatowym mieście.

Adresy Zarządów:

Zarząd Główny LL — Warszawa, ul. Nowogrodzka 49;

Zarząd Białostockiego Okręgu LL — Białystok, ul. Krakowska Nr 1;

Zarząd Bydgoskiego Okręgu LL — Bydgoszcz, ul. 1 Maja Nr 92;

Zarząd Gdańskiego Okręgu LL — Sopot, ul. Świerczewskiego Nr 5;

Zarząd Katowickiego Okręgu LL — Katowice, ul. Młyńska Nr 22;

Zarząd Kieleckiego Okręgu LL — Kielce, ul. Staszica Nr 10;

Zarząd Krakowskiego Okręgu LL — Kraków, ul. 1 Maja Nr 6;

Zarząd Lubelskiego Okręgu LL — Lublin, ul. Peowiaków Nr 6;

Zarząd Łódzkiego Okręgu LL — Łódź, ul. 22 lipca Nr 1/3;

Zarząd Olsztyńskiego Okręgu LL — Olsztyn, ul. Pieniężnego Nr 17;

Zarząd Poznańskiego Okręgu LL — Poznań, ul. Wały Jana III Nr 12;

Zarząd Rzeszowskiego Okręgu LL — Rzeszów, ul. Jagiellońska Nr 1;

Zarząd Szczecińskiego Okręgu LL — Szczecin, Aleja Wojska Polskiego Nr 60;

Zarząd Warszawskiego Okręgu LL — Warszawa, ul. Marszałkowska Nr 62;

Zarząd Wrocławskiego Okręgu LL — Wrocław, ul. Gen. Świerczewskiego Nr 99.

AEROKLUBY

40) (kon)

Czwarta Kielecka Eskadra Sześciolatki melduje

o wykonaniu zobowiązań długofalowych podjętych w lutym br. — co prawda późno (termin zobowiązania minął 30 czerwca br.), Eskadra Kielecka wykonała następujące zobowiązania:

1. Plan roczny godzin lotów dla piliotów III stopnia w 157%.
2. Uzyskanie srebrnych odznak pilota szybowcowego w 150%.
3. Uzyskanie uprawnienia pilota holującego w 100%.
4. Uzyskanie uprawnienia do lądowania w przygodnym terenie w 100%.
5. Uzyskanie uprawnień do lotów szybowcowych ciągnionych za samolotem w 100%.
6. Wygłoszenie prelekcji w ramach zapotrzebowań Ligi Lotniczej w 100%.

Eskadra nie wykonała w 100% lub w ogóle następujących zobowiązań.

1. Zdobycie warunków D1 (czas) tylko w 66%.
2. Uzyskanie uprawnień do zabierania pasażerów na szybowce dwumiejscowe tylko w 50%.
3. Uzyskanie licencji pilota turystycznego tylko w 50%.
4. Nie wykonano w ogóle lotów propagandowych w terenie wiejskim, połączonych z prelekcjami i zakładaniem Kół Ligi Lotniczej.

Jak podaje sprawozdanie Kieleckiej Eskadry słaba praca Zarządu Kieleckiego ALL stała się przyczyną nie wykonania niektórych punktów, który nie kontrolował poszczególnych zobowiązań Eskadry Sześciolatki. Drugą przyczyną są „specyficzne" warunki pracy. Pytamy się — kto miał pchnąć pracę Zarządu Klubu na nowe tory, kto miał ją ożywić? — Chyba Eskadra Sześciolatki! Wydaje się nam, że właśnie Eskadra sama stworzyła sobie „specyficzne" warunki pracy i nie potrafiła stać się czołową, przodującą grupą, która by mobilizowała do lepszej, wydajniejszej pracy wszystkich członków w klubie. Nie tak wykonuje swoje zobowiązania produkcyjne robotnik, murarz czy górnik, dla których nie istnieją specyficzne warunki pracy, a których tempo pracy rośnie z każdym dniem. Z przodującej siły narodu naszej bohaterskiej klasy robotniczej trzeba brać przykład jak pracować, by osiągać coraz lepsze wyniki.

Trzeba, aby członkowie Czwartej Kieleckiej Eskadry Sześciolatki samokrytycznie przeanalizowali swoją dotychczasową pracę i wyciągnęli właściwe dla siebie wnioski.

A teraz

melduje Kujawski ALL

który może się poszczycić w roku bieżącym nielada sukcesami. Sekcja Szybowcowa tego klubu wykonała roczny plan lotów szybowcowych następująco:

1. Plan godzin lotów w 271,8%.
2. Plan przewyższeń ponad 1 000 m w 578%.
3. Plan przewyższeń ponad 2 000 m w 400%.
4. Plan przelotów w 413%.

O podniesieniu poziomu wyszkolenia pilotów szybowcowych Kujawskiego ALL może świadczyć fakt, że 50% pilotów uzyskało w tym roku IV stopień wyszkolenia. Z tego na własnym lotnisku uzyskało: 8 D1, 15 D2, 15 D3. Oprócz tego uzyskano 5 warunków do złotego „D" i trzy do diamentowego „D".

Informacje powyższe nadesłali korespondenci klubowi Kujawskiego ALL Tadeusz Śliwak i J. Jędrzejewski. Prosimy o dalszą współpracę.

A teraz z kolei rejestrujemy

Nowe Eskadry Sześciolatki

które zgłosił Wrocławski ALL. Zaznaczamy przy tym Zarządowi klubu, że same nazwiska nie wystarczą aby eskadry zarejestrować — do tego potrzebne są zobowiązania. Wobec tego piloci szybowcowi II stopnia (grupa druga) i piloci III stopnia nie zostaną zarejestrowani jako Eskadry Sześciolatki. Rejestrujemy natomiast dwie inne eskadry, które podjęły konkretne zobowiązania. Oto one:

Trzydziesta Piąta Wrocławska Eskadra Sześciolatki

w składzie: Biełło Tadeusz, Bisztyga Andrzej, Popil Tadeusz, Rusinek Krystyna, Dakszewicz Augustyna i Kwiatkowski Maciej zobowiązała się między innymi wykonać w roku 1951:

1. Do dnia 1 września 1951 r. wykonać plan lotów przewidziany dla każdego z pilotów eskadry.
2. Uzyskać przynajmniej przez 3-ch pilotów III stopień wyszkolenia szybowcowego.
3. Uzyskać 5 warunków do srebrnych „D".
4. Uzyskać 3 uprawnienia do lotów ciągowych za samolotem (kurs holu).



Trzy „jedynaczki" kursu wyczynowego w Jeżowie: Irena Kempówna, Barbara Fydrych i Wanda Zajączkowska

PRZEWODNICZĄCY GKKF GRATULUJE SZYBOWNIKOM

W związku z pobiciem rekordów światowych przez szybowniczki i szybowników polskich, przewodniczący GKKF pos. Motyka wysłał do Ireny Kempówny, Lucyny Wlazło i Andrzeja Brzuski następującą depeszę:

„Serdecznie gratuluję pobicia rekordów świata w szybownictwie, w sporcie, mającym tak wielkie znaczenie dla obronności kraju. Sukces osiągnięty dzięki usilnej pracy jest najlepszym dowodem wspaniałego rozwoju polskiego sportu, otoczonego troskliwą opieką Państwa Ludowego i służy dobrze sprawie pokoju i socjalizmu. Wszyscy sportowcy polscy cieszą się z Waszych osiągnięć i życzą Wam dalszych sukcesów w sporcie i pracy dla dobra Polski Ludowej".

WYCZYNY — WYCZYNY — WYCZYNY!

TADEUSZ REJNIAK

Hallo, Warszawa? — Mówi kierownik obozu wyczynowego w Jeżowie. Podaję wyniki dnia 11 listopada:

— **Figwer Jacek** na szybowcu „Sęp", przewyższenie 3 800 m, wysokość absolutna 6 200 m. Pierwszy warunek do złotej odznaki szybowcowej.

— **Pawlikiewicz Aleksander** na szybowcu „Mucha", przewyższenie 3 500 m. wysokość absolutna 5 800 m. Drugi warunek i tym samym złota odznaka szybowcowa.

Obie wysokości bez aparatów tlenowych.

* * *

Hallo, Warszawa! — Tu Szybowcowy Obóz Wyczynowy w Jeżowie. Notujcie wyniki dnia 22 listopada: Dwie złote odznaki, jeden warunek do złotej i trzy... tak. tak... trzy kobiece rekordy krajowe na szybowcu dwumiejscowym.

— **Wielgus Stanisław** na „Musze", przewyższenie 3 700 m. absolutna 5 700. Złota odznaka — bez aparatu tlenowego.

— **Adamek Jerzy** na „Sępie", przewyższenie 5 400 absolutna 7 000. Barograf zaciął się na wysokości, więc bryłant nie uznany, ale przewyższenie do złotej jest.

— **Przyjemski Zdzisław** na szybowcu „Sohaj", przewyższenie 3 450, absolutna 5 100 — bez aparatu tlenowego. Pierwszy warunek do złotej odznaki!

— **Kempówna Irena i Wlazło Lucyna** na „Żurawiu", przewyższenie 5 200, absolutna 7 200 — z tlenem. Krajowy rekord wysokości absolutnej, krajowy kobiecy rekord wysokości absolutnej i krajowy kobiecy rekord przewyższenia w klasie szybowców dwumiejscowych.

— Słucham! Reportaż? Tak jest. dobrze — szczegóły podam w reportażu.

* * *

Hallo, Warszawa? Czołem... tak. mówi Jeżów... zapisujcie plon 24 listopada:

— **Derkowski Jerzy** na „Sępie". przewyższenie 3 800. absolutna 5 800

— **Wiliński Edmund** na „Musze". przewyższenie 3 400. absolutna 5 900. Nowa złota odznaka szybowcowa.

— **Figwer Jacek** na szybowcu „Sohaj" z tlenem, przewyższenie 5 600, absolutna wysokość 7 950 m. Pierwszy bryłant do złotej odznaki, krajowy rekord przewyższenia i krajowy rekord wysokości absolutnej w klasie szybowców jednomiejscowych.

* * *

Tyle mówiły radosne telefony, którymi po każdym dniu wyczynowo - lotnym dzieliłem się z redakcją „SiM-u". Sądząc z tych telefonów, wydawać by się mogło, że wysokości sypią się jak z rękawa, gdy tylko dopiszą warunki meteorologiczne. W rzeczywistości tak nie jest. Każdy z tych wyczynów jest wynikiem nie tylko umiejętności wykorzystania falowych prądów wznoszących, ale również (i kto wie czy nie przede wszystkim) wynikiem hartu, woli pilota. Każdy z tych wyczynów mógłby stanowić interesujący temat obszernego reportażu, więc niech mi będzie wolno przynajmniej ogólnie zapoznać Czytelnika z przebiegiem dnia wyczynowo - lotnego i z warunkami, w jakich powstaje wyczyn na naszym obozie.

* * *

W mroku nocy ogarniającej jeszcze lądowisko, jasnymi konturami odcina się dziesięć szybowców ustawionych płatem w płat. Przed nimi czernieją cztery maszyny silnikowe, gdaczące wolnymi obrotami silników. Na krótko przed świtem startuje pierwszy zespół. Nie trwa długo, a samolot holujący wraca na lotnisko i pilot - instruktor podaje ocenę stwierdzonych warunków: są dwie warstwy inwersji — na 1 000 i 2 300 metrów noszenie na ogół słabe, a wiatr górny z SW dość silny. Szybowiec wyczepił się w rejonie Szklarskiej Poręby, na wysokości 2 500 w jednometrowym wznoszeniu.

W chwilę potem potężny ryk silników i cztery zespoły wychodzą jeden za drugim w powietrze. W rejonie lotniska mozolnie zdobywają wysokość, po czym giną za chmurami, lecąc w kierunku gór. Dłuższy czas oczekiwania i znów wracają samoloty, znów zabierają szybowce i znów giną z nimi na południu. O godzinie ósmej pole startowe czyste — wszystkie maszyny w powietrzu.

AEROKLUBY LL

(dokończenie)

5. Uzyskać jedno srebrne „D".
6. Uzyskać jedno uprawnienie do wożenia pasażerów na szybowcach dwumiejscowych.
7. Założyć dwa Koła Ligi Lotniczej.

Trzydziesta Szósta Wrocławska Eskadra Sześciolatki

w składzie: Blitz Jerzy, Popiel Jerzy, Witek Adam i Pawlikiewicz Aleksander zobowiązała się między innymi wykonać do końca sezonu lotniczego 1951 roku:

1. Uzyskać jedną licencję instruktora szybowcowego.
2. Uzyskać 4 złote odznaki szybowcowe.
3. Uzyskać 3 warunki diamentowe.
4. Poprawić 3 rekordy krajowe.
5. Wykonać wspólnie 2 000 km przelotów.

Grupa uczestników szybowcowego obozu wyczynowego LL w Jeżowie przesłała SiM-owi swoje rekordowe podobizny. Pierwsza z lewej — Irena Kempówna, posiadaczka nowego kobiecego rekordu wysokości. W środku (klęczy) — Andrzej Brzuska, zdobywca wspaniałego rekordu wysokości dla szybowców jednomiejscowych i dwumiejscowych.



* * *

Z drugiej kabiny „Żurawia", na którym lecę jako pasażer, z notatnikiem w ręce śledzę przebieg lotu. Pilotuje Staszek Wielgus. Wyczepiliśmy się na wysokości 1 500 metrów w jednometrowym wznoszeniu. Trawersujemy wzdłuż ścielących się pod nami równym szeregiem drobnych chmurek, znaczących pas drugiej (przypuszczalnie) fali. Fala ta właśnie daje nam wznoszenie, zresztą bardzo nieregularne. Wskazówka wariometru waha się pomiędzy zerem, a metrem wznoszenia. Spacerujemy w tym noszeniu w rejonie Karpacza, przy czym Staszek co jakiś czas ósemkuje, lub rozwlekłę krąży, próbując wyłapać intensywniejsze noszenia. Porozumiewamy się głośno krzycząc, gdyż lukę pomiędzy pierwszą, a drugą kabiną wypełnia szczelnie armatura aparatu tlenowego, a charakterystyczny szum „Żurawia" głuszy słowa. W miarę zdobywania wysokości coraz wspanialsze widoki rozpościerają się przed oczami. Pasma Karkonoszy nie widać wcale. Zakrywa je śnieżną bielą potężny mur halniakowy, ścielący się daleko, hen nad Czechosłowacją, a przewalający się ku północy przez grzbiety gór fantastycznymi kaskadami jakichś chmurowych wodospadów (można by powiedzieć — „chmurospadów"). Zbałwaniony spływa wartko po północnych stokach Karkonoszy i ulega zdekondensowaniu, tak że pod nami ziemię przesłaniają tylko drobne chmurki pochodzenia rotorowego, lub wtórnych, niższych zafalowań. Za to dalej ku północy wisi na jakimś tysiącu metrów postrzępiony stratus, który prawie stale przesłania nam Jelenią Górę.

Dość daleko przed nami i wysoko nad nami, sięgając swą przednią krawędzią głęboko nad mur halniakowy wisi jasna i mało soczysta, wydłużona chmura stojąca pierwszego zafalowania. Przedostać się w obszar jej wznoszeń, to cel naszego nabierania wysokości. A wysokość ta w międzyczasie wzrosła. Nie potrzeba wysokościomierza, żeby o tym wiedzieć. Mówią o tym wymownie coraz bardziej marznące nogi i zgrabiałe z zimna pomimo rękawic ręce.

Na trzech tysiącach metrów ponad start wznoszenie ginie. Staszek kręci się jeszcze przez jakiś czas w różnych miejscach, ale wariometr uparcie wskazuje na zero. Po kilku minutach bezowocnych poszukiwań staje się jasne, że osiągnęliśmy pułap wznoszeń tego rejonu.

— Tadek! Szturmujemy? — dochodzi mnie głos z pierwszej kabiny.

— Hulaj! — odkrzykuję i po chwili „Żuraw" ustawia się nosem pod wiatr, mierząc w prawo od Śnieżki, jak można się domyślać z najwyższego wybrzuszenia muru halniakowego.

Szum szybowca coraz głośniejszy. Strzałka szybkościomierza mija kolejno 60, 70, 80 i nieruchomieje na 90 kilometrach na godzinę.

W pewnym momencie gwałtowne zakołysanie się szybowca i momentalnie strzałka wariometru wskazuje 9 metrów na sekundę opadania. Zaczęło się. To potworne duszenie właśnie musimy przekroczyć, żeby dojść do obszaru wznoszeń pierwszego zafalowania. Czy dojdziemy?

Przekroczyliśmy już granicę muru halniakowego. Ziemia pod nogami utonęła w chmurach, upragniona przednia krawędź soczewki falowej nad nami zbliża się coraz bardziej, ale jeszcze szybciej zbliżają się groźne, zbałwanione chmury muru halniakowego. Wejść w nie nie wolno pod żadnym pozorem, bo przecież pod nimi czają się najeżone szczyty Karkonoszy. Więc jeszcze sekunda... jeszcze dwie... wariometr stale na 9 metrach opadania. Trzeba uciekać. Gwałtowny nawrót o 180 stopni i muskając nieledwie rażące bielą chmury, ześlizgujemy się po tym ich „chmurospadzie" do wysokości 1 300 metrów. Tutaj dopiero znów w rejonie Karpacza, kończy się duszenie i znów na słabym metrze nieregularnego wznoszenia odrabiamy utraconą wysokość.

Próbę przebicia się na pierwszą falę ponawiamy bez powodzenia raz jeszcze, po czym dajemy za wygraną. Po dwóch godzinach lotu lądujemy. Nasze miejsca zajmują następni z kolei i za chwilę „Żuraw" znów wychodzi w powietrze na podbój mroźnej wysokości.

Tadeusz Rejniak

Pokój!



Przedstawiciele zakładów pracy powiatu chrzanowskiego, uczestniczący na konferencji lotniczej w dniu 18 listopada br. zobowiązali się w ramach pracy społecznej dla uczczenia II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju do udzielenia pomocy przy budowie hangaru na szybowisku LL. Uczestnicy konferencji przesłali Kongresowi pozdrowienia i życzenia pomyślnych obrad oraz potępili w rezolucji stanowisko rządu angielskiego, który nie dopuścił do odbycia się Kongresu w Sheffield.

Serdeczne proletariackie pozdrowienia przesłali uczestnikom obrad Kongresu Obrońców Pokoju pracownicy Ligi Lotniczej w Krakowie i piloci Krakowskiego Aeroklubu LL. Podkreślając w swym liście pokojową pracę lotnictwa Polski Ludowej, lotnicy krakowscy potępili zbrodnicze akcje lotnictwa państw imperialistycznych, które bombarduje spokojne miasta i wsie, mordując bezbronnych mieszkańców.

Uroczyste otwarcie kursu ogólnolotniczego odbyło się w Oddziale Powiatowym LL w Kaliszu. Na otwarciu obecni byli przedstawiciele PZPR, ZMP, Ligi Lotniczej, piloci szybowcowi (wykładowcy), przedstawiciele prasy i uczniowie. Kandydatów na kurs zgłosiło się 41. Po ukończeniu kursu absolwenci otrzymają specjalne świadectwa.

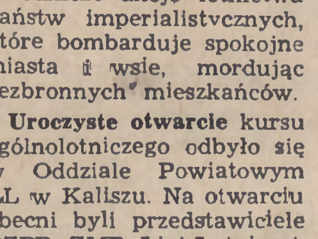
Przy Częstochowskim ALL założone zostało koło Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, skupiające członków spośród pracowników Aeroklubu, pilotów i modelarzy. Członkowie Koła odbyli już kilka zebrań, na których wygłoszono szereg referatów, pogadanek i prelekcji na temat lotnictwa Związku Radzieckiego. Staraniem koła TPPR i ZMP przy Częstochowskim ALL została zorganizowana akademia z okazji 33 rocznicy Rewolucji Październikowej. Program akademii, która odbyła się w nowowyremontowanej świetlicy, zawierał część oficjalną i artystyczną.

(nad. **M. Pawłowska**)

Na cześć II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju pracownicy Zarządu Okręgu Rzeszowskiego podjęli następujące zobowiązania: kol. kol. Odor i Kamiński — przeprowadzić 60 godzin wykładów na teoretycznym kursie szybowcowym i zorganizować kurs doszkalający dla pilotów szybowcowych obejmujący 20 godzin wykładów (da to oszczędności 2 400 zł); kol. Krzyżanowska — wymalować wiadra służące celom przeciwpożarowym, zaoszczędzając 30 zł; Wydział Pracy Masowej — zorganizować kurs dla analfabetów; kol. Sowczak — zorganizować i uaktywnić Oddział LL w Rzeszowie; kol. Krzyżanowska — uaktywnić pracę Zarządu Powiatowego LL w Brzozowie.

Dwie nowe modelarnie przy Państwowych Gospodarstwach Rolnych w powiecie płockim zobowiązali się założyć członkowie Ligi Lotniczej i Koła ZMP w Płocku, cząc II Światowy Kongres Obrońców Pokoju oraz wezwali aktywistów Ligi Lotniczej i ZMP do podejmowania podobnych zobowiązań.

(nad. J. Szygendowski)



Pokój!

41 SAMOLOTÓW KPT. GWARDII W.I. POPKOWA

(4)

opracował **KAZIMIERZ GOŹDZIEWSKI**

To nie był już chłopak, ale stary, doświadczony sokół z młodzieńczym sercem. Myśliwce zetknęły się z bombowcami i uderzyły. Uderzyły jednocześnie i pewnie. Wyrwały potem do góry i zniknęły. Trzy bombowce wybuchły ogniem. A z nieba znów uderzyła dziesięciostrzałowa błyskawica. Jeszcze dwa bombowce runęły na ziemię.

Hitlerowcy prowadzili z samolotów huraganowy ogień.

Zachwiał się ich szyk i zaczął się rozpełzać, girlandy ognia opętywały go, dziurawiły, szarpały na części, przyciskały do ziemi.

W końcu — nie wytrzymali — zaczęli uciekać z pola walki, oczyszczając niebo. Rozgrzana walką dziesiątka radzieckich myśliwców rzuciła się w ślad za nimi. Na jej czele, jak śmiercionośne żądło, mknął myśliwiec Witalija Popkowa. Faszyści nie mogli liczyć ani na omyłkę, ani na litość. Nie mogło jej być.

* * *

Spotkały się dwa światy, dwie armie, dwie nauki wojenne. Spotkały się potężne siły: zamierająca, budząca nienawiść, uparcie utrzymująca się resztek życia i dlatego drapieżna — faszyzm, ostatnia szansa starego świata zgniłego kapitalizmu; i siła wschodząca, pełna wiary w słuszność nowej sprawy, niosąca na swych barkach przyszłość — komunizm, kraj Rad.

...10 lipca 1943 roku niemieckie bombowce szły na bombardowanie lotnisk dywizji, w skład której wchodził N-ski pułk myśliwców. Bombowce leciały pod przykryciem myśliwców.

Witalij Popkow otrzymał rozkaz odciągnięcia niemieckich myśliwców. Wzniósł się w powietrze ze swoją ósemką. Niemców było więcej, Witalij uważał jednak ósemkę za wystarczającą ilość dla wykonania zadania. Rozkaz został wykonany: niemieckie myśliwce zostały odciągnięte, oderwane od bombowców i zmuszone do przyjęcia walki. W tej chwili zbliżył się do nich nowy, niezwykły myśliwiec: pół samolotu było pomalowane na jaskrawo-różowy kolor; cztery inne myśliwce przykrywały go.

Chorąży Aleksander Pczołkin nigdy nie rozmawiał w czasie walki, tym razem jednak Witalij usłyszał w słuchawkach jego krzyk:

— Patrz! Znów on!

Tak, to był on. Znali go radzieccy lotnicy. Latał po całym froncie, wielu lotników z innych pułków walczyło z nim. Zostawał zawsze cały, niby „latający żółw" z powieści fantastycznej. Kto w nim siedział? Nikt nie znał jego



nazwiska. Był to znakomity as i Niemcy go bardzo cenili. Nigdzie nie zjawiał się bez przykrycia i zawsze towarzyszyło mu cztery myśliwce.

Na burcie jego wymalowanego samolotu widniał emblemat — okręcik, mknący bezpiecznie po falach.

Faszyście nie udało się jeszcze zestrzelić ani jednego lotnika z pułku, w którym służył Popkow, ale i lotnicy tego pułku nie mogli go strącić. Stał się wyzywający, jego zjawienie się wprowadzało lotników w powietrzu i piechurów na ziemi w nieopisaną wściekłość.

Witalij Popkow poszedł mu na spotkanie.

Widział go po raz pierwszy. Niemiec przyjął walkę. Rozpoczął się pojedynek.

Hitlerowski as rzucał się w niezwykłe wiraże, atakował z najprzeróżniejszvch i najbardziej skomplikowanych pozycji.

Miał lepszą pozycję od Witalija, był wyżej. Od dołu było doskonale widać, jak Witalij nagle poszedł w górę.

Potem splątało się wszystko.

Oba samoloty wirowały tak szybko, że nie można było zrozumieć, gdzie wróg, a gdzie swój. Przetwarzały się w kropki, w linie, znikały, zjawiały się znów obok siebie, zdawało się, że zderzenie jest nieuniknione. Wstęgi ognia opasywały samoloty, rozbijały się o girlandy, jak gdyby samoloty wykrzesywały z siebie iskry.

Nagle Witalij znalazł się w górze nad Niemcem.

I znów się spotkali.

Napięcie Witalija dosięgło zenitu, czuł jednak, że tym razem jest silniejszy od przeciwnika, że Niemiec jest już skazany. Odczuł to prawdopodobnie także i tamten. Wyciskał z siebie i ze swej maszyny wszystko, na co go tylko było stać, osiągnął granice swych możliwości i nic nowego nie miał już w zapasie.

Niemiec pokazał wszystko, co tylko mógł.

Witalij przyjął wyzwanie i zaczął dyktować swoje warunki.

Niemiec wyraźnie już unikał przeciwnika. Nie stracił jeszcze jednak wszystkich sił: wyślizgiwał się z diabelską zrecznością, wyrywał się spod celownika.

W końcu Witalij trafił dokładnie w punkt skrzyżowania linii celownika; dał serię z dział, ale Niemiec zniknął. Po chwili Witalij zobaczył go znowu: dymił się ogon samolotu.

— Nie ujdzie! — rozległ się przygłuszony, pełen wściekłości głos Aleksandra Pczołkina.

On i cała ósemka mocno trzymali pozostałych wrogów i bardzo pilnie śledzili za Witalijem...

Faszysta nadal walczył uparcie. Była to jednak już energia człowieka skazanego. Przykrywający go lotnicy rzucili się na pomoc i cała piątka samolotów zaatakowała Witalija.

A niżej — kipiało niebo.

Powietrzna walka podzieliła się na trzy piętra — jedno pod drugim. Na górnym piętrze walczyło 22 samoloty. Na drugim — 35, w najniższym — 52 samoloty.

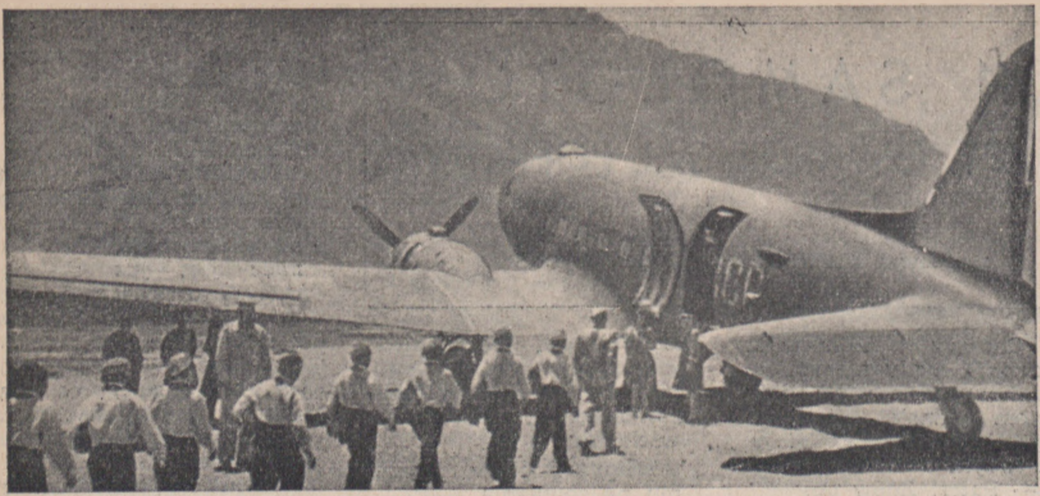
Trudno było przewidzieć, jak to się wszystko skończy...

Witalij rzucił się do walki z pięcioma myśliwcami. Dwa z nich strącił na ziemię w przeciągu półtorej minuty. As hitlerowski rzucił się do ucieczki, dwaj jego przykrywający pociągnęli w ślad za nim.

Wszystkie piętra zaczęły się łamać.

Był to niespotykany widok. Zaciekle odgryzając się ogniem, uciekali Niemcy z pola walki: uciekali gęsto, stadami. Szczypały ich radzieckie myśliwce, wyłuskując ze stada jednego po drugim.

(dcn)



Samoloty komunikacyjne „Aeroflotu" docierają do najdalszych miejscowości ZSRR służąc potrzebom ludzi pracy.

Na zdjęciu obok: czonkowie „Domu Dziecka" przygotowują się do pierwszego w swoim życiu lotu nad górami Armenii.

PÓŁTORA MILIONA KILOMETRÓW NAD TUNDRĄ

Samolot leciał na północ...

— Jaki komunikat meteo, Jarkow?

— W porządku — słyszy Usatiuk w słuchawkach i powierzając stery drugiemu pilotowi, przechodzi na tył samolotu. Na pokładzie znajdują się pasażerowie i bagaż.

Jeszcze niedawno Usatiuk dostarczał na północ tylko żywność i pocztę. Teraz w samolocie znajduje się sprzęt rybacki i myśliwski dla mieszkańców osady Tambej, położonej na dalekim półwyspie Jemał; skrzynki z arkuszami białej blachy dla fabryk konserw rybnych; prasa i książki. Czekają na to niecierpliwie mieszkańcy czerwonych jurt*. Część tego ładunku zostanie wyładowana z samolotu i odesłana dalej na kutrach, jelenich zaprzęgach i łodziach rybackich w głąb Jamało-Nienieckiego okręgu, na powierzchni którego mogłyby się prawie całkowicie pomieścić razem wzięte Francja i Włochy.

„Zapomniany kraj" — tak nazywano ten obszar przed rewolucją. Aby dobrnąć do najbliższej stacji kolejowej — Tiumeni, chcąc dojechać do Salechardu, zmieniając stale konie lub jelenie, trzeba było powyżej dwóch miesięcy. Statek przebywa tę drogę po Turze, Irtyszu i Obi przez osiem dni. Wodnosamolot Usatiuka startuje rano z lotniska tiumeńskiego, a już po południu ląduje na niewielkim dopływie Obi — rzece Poluj — koło miasta Selechardu, które jest jednym z najdalej na północ położonych w całym Związku Radzieckim. Wadim Kononowicz dokonuje przelotu z Tiumeni do Salechardu w ciągu trzech godzin i czterdziestu pięciu minut, co jest rekordem na tej trasie.

Niespełna cztery godziny lotu... Ten wspaniały wynik osiągnięto w rezultacie niestrudzonej walki z burzami śniegowymi, oblodzeniem i północnymi wiatrami. Jest to wynik dokładnego poznania jednej z najtrudniejszych w kraju tras powietrznych, wynik godny radzieckiego lotnika. Ciężka trasa przecina dwanaście równoleżników i biegnie daleko poza krąg polarny. Samolot leci ponad stepami kraju zauralskiego, ponad tajgą syberyjską, osiedlami rybackimi, ponad tundrą, wreszcie — ponad krajem Neńców — hodowców jeleni i myśliwych.

*

Oto w oddali ukazuje się Salechard, stolica okręgu Jamało - Nienieckiego. Miasto rozrosło się znacznie od czasu kiedy Wadim Kononowicz rozpoczynał tu swą praktykę lotniczą.

Cień maszyny na Obi staje się z każdą chwilą większy. Po mistrzowsku posadzony wodnopłat ślizga się po gładkiej powierzchni wody. Świeży wiatr wpada przez otwarte okna samolotu. Oczekując na malutki zwinny kuter, który odprowadzi wielką maszynę do doku, pilot gawędzi z pasażerami. Większość z nich zna on już od dawna: lata przecież nie po raz pierwszy.

— Co słychać, Dymitrze Grigoriewiczu, co nowego u Was? — zwraca się Usatiuk do Tesida, przewodniczącego prezydium Tazowskiej Powiatowej Rady Narodowej, oddalonej o sześćset kilometrów na północno-wschód od ośrodka okręgu.

Kononowiczu! Ważne sprawy będziemy omawiać w Salechardzie.

— A co porabia Sasza Chariuczi?

— Pracuje. Teraz na połów ryb pojechał. Ja też niedługo tam będę, a z tobą polecę z powrotem do domu.

— Przygotuj się, za trzy dni wyruszam znowu do Tazu. A pozdrów tam ode mnie wszystkich.

W ciągu piętnastu lat pracy na północnej trasie Wadim Kononowicz stał się tu człowiekiem powszechnie znanym. Dymitr Grigoriewicz Tesida jest jednym z najstarszych pasażerów Usatiuka. Jeszcze będąc młodym pilotem woził on przewodniczącego pierwszego nenieckiego kołchozu na narady rybaków-przodowników. W samolocie Usatiuka leciał Tesida na posiedzenie Rady Najwyższej ZSRR, której był delegatem. Pasażerami i przyjaciółmi Usatiuka, którzy przelatali z nim wiele tysięcy kilometrów są rybacy, hodowcy jeleni, działacze partyjni i inżynierowie, lekarze śpieszący do nagłych wypadków i studenci, przyjeżdżający do domu na wakacje.

*

Kuter dostawił Wadima Kononowicza do spadzistego brzegu rzeki. Skierował się do stacji meteorologicznej, aby dowiedzieć się czy nie ma na trasie burz śniegowych, czy złośliwego wiatru. Wysoko na wzgórzu trzepoce flaga. Na brzegu rzeki mechanicy uwijają się przy lekkich wodnopłatach „Szcze - 2", popularnie zwanych przez pilotów „szaszruszerami". Stąd docierają oni do najodleglejszych zakątków tundry. Jednym z pierwszych pilotów, który ustalił łączność powietrzną z dalekimi osadami był Usatiuk. Razem ze swym przyjacielem radiotelegrafistą Jarkowym, Wadim Kononowicz przeleciał nad tundrą półtora miliona kilometrów.

Jest tu wiele osad, których mieszkańcy dobrze pamiętają, jak to na dalekich kresach po raz pierwszy pojawiła się cudowna maszyna. Przyprowadził ją Usatiuk. To on przywiózł do osady Leriak chirurga do chorego Neńca. To on dokonał pierwszego lądowania w osadzie Tarkosalie, gdzie natychmiast potrzebna była żywność i lekarstwa. To on właśnie odkrył obecny salechardski port wodny. Wszędzie był upragnionym gościem. Nieraz wypadało mu latać w bardzo złych warunkach atmosferycznych i lądować na nieprzygotowanych, zasypanych głębokim śniegiem miejscach. W Krasnosielkupsku, najbardziej oddalonym powiecie, mieszkańcy sami przygotowali zaimprowizowane lotnisko, usunęli zwały lodu, odgarniając przy tym prawie sto tysięcy metrów sześciennych śniegu! Kiedyś w dalekiej zatoce gudańskiej morza Karskiego rybacy nie zdążyli na czas dotrzeć do swojej bazy; potrzebna im była natychmiastowa pomoc. Zrozpaczonych rybaków wyratował pilot Usatiuk.

Wadim Usatiuk zamyka za sobą klapy kabiny samolotu. Zawarczały silniki i samolot lekko odrywa się od powierzchni wody. Wiezie pocztę i sprzęt rybacki, lekarstwa i żywność dla mieszkańców dalekiego Kraju Zapolarnego.

Nowy start w służbie narodu.

Oprac. R. Frenkiel

* namiot.

WYBITNY SKOCZEK SPADOCHRONOWY AEROKLUBU RIAZAŃSKIEGO

Na początku bieżącego roku do Riazańskiego Aeroklubu zgłosił się młody człowiek i zapytał: — Czy mogę zająć się tu sportem spadochronowym?

Był odziany w wojskowy mundur, który wskazywał na jego niedawną służbę w Armii Radzieckiej. Przedstawił się:

— Anufrijew Stiepan Michajłowicz.

Przewodniczący aeroklubu po krótkiej rozmowie przydzielił go do grupy sportowców spadochroniarzy.

Posiadając dostateczne przygotowanie Anufrijew zaczął studiować teorię skoku spadochronowego, badał właściwości skoków w odmiennych warunkach atmosferycznych i z różnych wysokości zaznajamiał się z doświadczeniami radzieckich mistrzów sportu spadochronowego.

Skoki sportowca klubu, instruktora — spadochroniarza Wołkowa, którego nazwisko stało się szeroko znane po zeszłorocznych wszechzwiązkowych zawodach spadochronowych wywołały żywe zainteresowanie Anufrijewa. Często rozmawiał z Wołkowem pytając go w jaki sposób jemu, młodemu sportowcowi udało się zająć pierwsze miejsce pośród mistrzów.

Wołkow polecił Anufrijemu doskonalić umiejętności spadochronowe metodą skoków indywidualnych. Anufrijew z radością przyjął tę przyjacielską radę. Dzięki pomocy kolektywu aeroklubu w krótkim czasie osiągnął niemałe sukcesy: doskonale wypełnił przewidziany planem program sportowca - spadochroniarza, został pomocnikiem kierownika sekcji spadochronowej na kursie przysposobienia spadochroniarzy.

Stiepan Anufrijew wykonał 68 skoków. Brał w tym roku udział w klubowych i okręgowych zawodach spadochronowych. W zawodach oprócz sportowców - spadochroniarzy z aeroklubu udział brali sportowcy, mający na swym koncie 900 i więcej skoków. Najmłodszym z nich był Anufrijew, który osiągnął wysokość 600 m i zawisł nad środkiem lotniska. Po kilku sekundach na niebie rozpostarł się spadochron. To skoczył Anufrijew. Jakież było zdziwienie wszystkich uczestników zawodów, gdy z wysokości 600 m mistrzowsko wylądował — 27 m od środka kręgu.

Po pewnym czasie ten sam samolot znów wzniósł się w powietrze. Młody sportowiec Anufrijew musiał udowodnić, że jego pierwszy sukces nie był przypadkowy.

Strzałka wysokościomierza — na 1 000 m. Komenda: „przygotować się!" Anufrijew szybko przejrzał, czy wszystko gotowe i dokładnie przestrzegając przepisów wyskoczył z samolotu. Otwarcie spadochronu odbyło się normalnie. Teraz należało przezwyciężyć duże znoszenie na wysokości 600 — 700 m. Wykonując na spadochronie ślizgi w czasie opadania, zadziwił wszystkich swoim rezultatem — lądowaniem w odległości 44 m od środka kręgu.

Przy końcu dnia komisja zawodów sportowych złożyła Anufrijewowi gratulacje nadając mu tytuł zwycięzcy w aeroklubie i okręgu w sporcie spadochroniarskim.



Własną „Pobiedą" na lotnisko przyjechał modelarz Martynow, by wziąć udział w zawodach modeli wodnopłatów w Silikatnaja

WIELKI UCZONY ROSYJSKI

W bieżącym roku minęło 15 lat od śmierci wielkiego uczonego rosyjskiego, Konstantego Ciołkowskiego, twórcy teorii napędu odrzutowego oraz eksperymentatora w dziedzinie sterowców.

Poniżej reprodukujemy nieznane ogólnie zdjęcie przedstawiające pracownię uczonego z dużym modelem sterowca. Osobliwością tego projektu była po raz pierwszy zastosowana konstrukcja i pokrycie metalowe.

Ciołkowski w piśmie skierowanym do Józefa Stalina wyraził ostatnią wolę przekazując wszystkie swoje prace z dziedziny lotnictwa, techniki rakietowej i podróży międzyplanetarnych partii bolszewickiej.

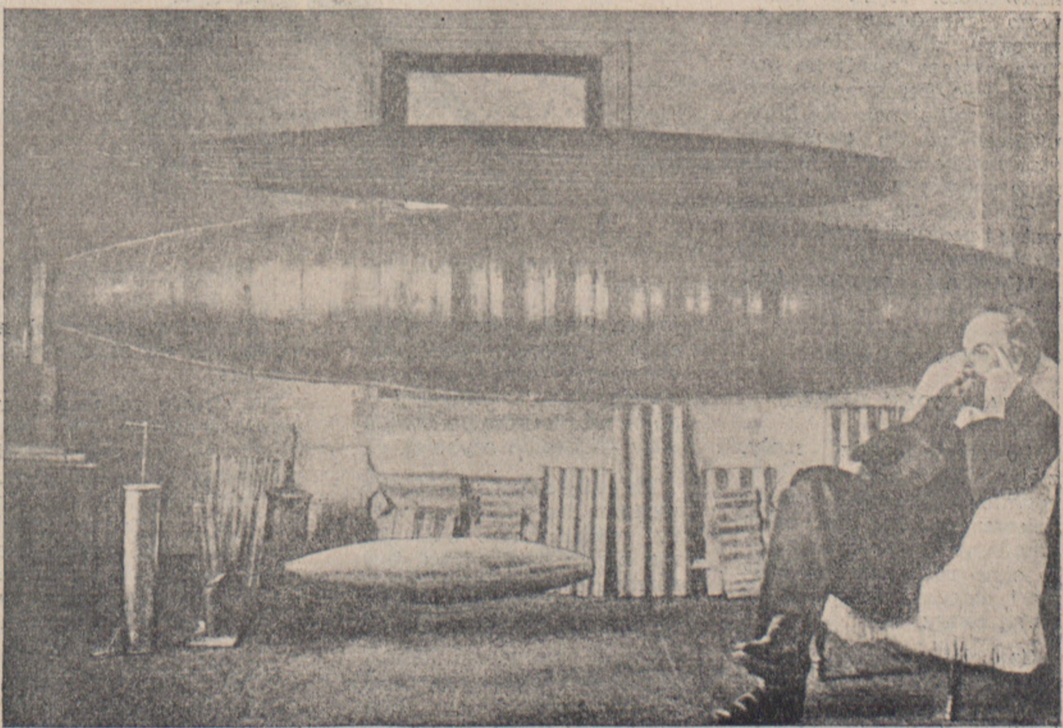
W odpowiedzi Ciołkowski otrzymał list od Stalina.

Stalin pisał: DO WYBITNEGO DZIAŁACZA NAUKI, K. CIOŁKOWSKIEGO.

PROSZĘ PRZYJĄĆ WYRAZY WDZIĘCZNOŚCI ZA LIST WASZ PEŁEN ZAUFANIA DO PARTII BOLSZEWICKIEJ I WŁADZY RADZIECKIEJ. ŻYCZĘ WAM ZDROWIA W DALSZEJ OWOCNEJ PRACY DLA KLASY ROBOTNICZEJ.

ŚCISKAM WASZĄ DŁOŃ.

J. STALIN.



18.000 m na fali

16)

JANUSZ PRZYMANOWSKI

ścisnęła z całej siły poręcze krzesła, zmuszając się, by nie krzyknąć.

— I jeszcze jedno — koledzy i towarzysze — Białak przechylił się przez stół w stronę sali. — Fotokopia zaginionej teczki leży tuż przed wami — uderzył ręką leżący na stole plik papieru. — Błąd w obliczeniach został zrobiony celowo. W posiadaniu władz bezpieczeństwa są również fotografie „nieznanych sprawców" smarujących skrzydła „Halniaka" płynem przeżerającym drewno. Zostały one wykonane promieniami infraczerwonymi w ciemnym hangarze. Szajka bandytów, pracujących na usługach wywiadu pewnego obcego mocarstwa, szajka zajmująca się sabotażem i dywersją została schwytana przez władze bezpieczeństwa. Ale dwaj członkowie siedzą tu jeszcze na sali, wśród nas...

W tej samej chwili rozległ się trzask przewracającego się krzesła. Dynarowicz jednym skokiem znalazł się przy drzwiach. W jego ręku błysnęła stal pistoletu.

— Stać! — krzyknął łamiącym się chrapliwym głosem.—Ani kroku z miej...

Drzwi otworzyły się błyskawicznie. Ręka w stalowym mundurze ścisnęła przegub dłoni. Rewolwer Dynarowicza upadł na podłogę i po obu jego stronach stanęli milicjanci. Za nimi, uśmiechając się spokojnie, stał młody człowiek w dużych rogowych okularach.

Chwiejąc się na nogach wstał i podszedł do nich blady Kreter.

Milicjanci wyprowadzili ich z sali.

Rozdział XIII

NA CZOLE BURZY

Po szosie pędzi mały, zielony samochód. Za kierownicą siedzi młoda dziewczyna. Pęd powietrza wpadającego przez otwarte okno rozwiewa jej włosy i chłodzi rozgorączkowaną twarz.

Szybciej, szybciej! Hanka dodaje gazu i słupy telegraficzne mijają jeden za drugim uciekając w tył.. Jest skupiona i nie pozwala sobie myśleć o niczym. Nie, jedno: trzeba jak najprędzej znaleźć się na Żarze, na radiostacji i uprzedzić Janka.

Tam w Warcicach trwa dalej zebranie pracowników NIS-u.

Wybiegła z sali, by zatelefonować na Wysoką, ale w ostatniej chwili przypomniała sobie podsłuchaną rozmowę Dynarowicza z Kreterem. Nie, nie wolno takich wiadomości podawać telefonicznie. Sama musi dotrzeć na Wysoką.

Na zakręcie, koło zapory w Kozłowie, Hanka zwalnia i w tym samym momencie rozlega się huk pękającej opony. Auto gwałtownie hamuje i staje.

Hanka spogląda na zegarek i momentalnie dokonuje obliczenia: zapasowego koła nie ma, reperacja zajęłaby około pół godziny, a potem trzeba jeszcze objechać jezioro. Podejmuje decyzję — auto trzeba zostawić na elektrowni i pójść na piechotę po zboczu góry — będzie szybciej.

Po paru minutach Hanka wchodzi już na zbocze góry wstrzymując się, by nie biec. Krok musi być równy i spokojny, gdyż inaczej straci oddech. Skoro tak trzeba, by jak najszybciej uprzedzić Janka, ruchy Hanki stają się równomierne i spokojne. Tylko myśli, które kłębią się w mózgu, nie można ani powstrzymać, ani opanować.

Wspomina noc, kiedy przypadkowo słyszała rozmowę telefoniczną tamtych. Fotografowanie teczki Nr 4, którą wyjęli z Białakiem i nieznanym jej człowiekiem w okularach z szuflady Dynarowicza, zajęło im dużo czasu. Skończyli około czwartej nad ranem.

A potem już nic nie wiedziała ani o rozkręconych śrubach, ani o dywersji w hangarze. Przecież skoro zamontowali aparaty fotograficzne i oświetlenie infraczerwonymi promieniami, to znaczy, zamiary tamtych były wiadome wcześniej. Nie udaremniali ich, by schwytać całą bandę — to Hanka rozumie. Ale dlaczego Białak, który na pewno wiedział o wszystkim, zezwolił na to,



by Czarek wystartował na skazanym na zagładę szybowcu?

Na chwilę zobaczyła zupełnie wyraźnie, jak „Halniak" rzucany przez prądy powietrza odmawia pilotowi posłuszeństwa, jak łamią się z trzaskiem dźwigary i drobna postać człowieka wyrzucona z kabiny spada poprzez straszliwy mróz i pozbawioną tlenu przestrzeń stratosfery...

Mimo woli w oczach dziewczyny ukazały się dwie duże łzy. Przyśpieszyła nieco kroku i wyszła na ścieżkę biegnącą grzbietem góry. Między gałęziami drzew, na tle bladnącego, wieczornego nieba zarysowała się sylwetka budynku meteo.

Było już zupełnie ciemno, gdy zmęczona, zdyszana Hanka wpadła do pokoju radiostacji.

Przy aparacie ze słuchawkami na uszach i książką w ręku siedział Zbyszek Saniak. Zobaczywszy Hankę, rzucił się jej na spotkanie.

— Hanka! Przed godziną dostaliśmy radiogram z aeroklubu w Fieodosji. Janek chodzi tam na żaglu i czeka na warunki, by zrobić powrotny przelot. Ty masz pojęcie!? Patrzyłem na mapę. Jeśli mu się uda, to będzie fantastyczny wynik — około 2 600 km w przelocie powrotnym.

Umilkł i pytającym wzrokiem popatrzył na Kowalewską. Oczekiwał z jej strony radości, entuzjazmu, głośnych okrzyków zdziwienia, a ona stała milcząca, nieruchoma i nic nie odpowiadała. Dopiero teraz zauważył znużenie na jej twarzy, potargane włosy i dziwny wyraz oczu.

— Hanka! Co się stało — zapytał z przestrachem.

Wysiłkiem woli opanowała nerwy i odpowiedziała siląc się na uśmiech:

— Nic się nie stało — nie miała przecież prawa mówić mu o przebiegu zebrania, nikt jej nie upoważnił do rozpowiadania tajemnic służbowych Instytutu. — Po prostu miałam trochę nieprzyjemności w pracy, a poza tym pękła opona w mojej maszynie i musiałam z Kozłowa iść na piechotę.

Usiadła na fotelu, który podsunął jej Saniak.

— Ile czasu dyżurujesz, Zbyszek?

— Od dwunastej. 8 godzin.

— Ja cię teraz zastąpię. A około drugiej w nocy zbudzę Staszka. — Starała się mówić spokojnie i obojętnie. — Na pewno jesteście solidnie zmęczeni.

— Skądże znowu. Nie odejdę od aparatu. Taki przelot...

— Zbych — przerwała mu stanowczo. — Bardzo cię proszę byś odpoczął. Ja będę tu dyżurowała — podkreśliła z naciskiem.

Saniak miał zamiar oponować, ale coś takiego było w głosie i oczach Hanki, co nakazywało posłuszeństwo. (dcn)

BURZA

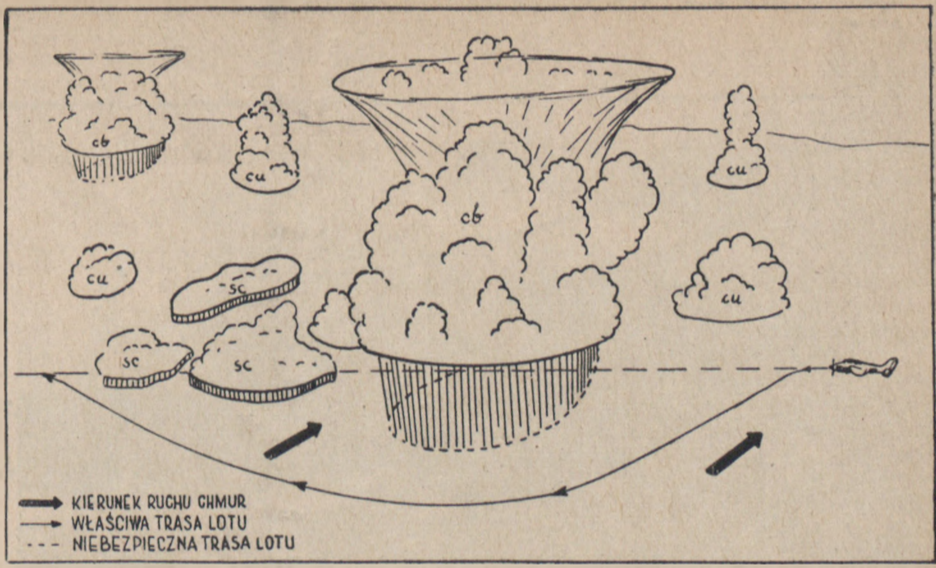
mgr WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

(dokończenie)

Zachowanie się przy napotkaniu burzy. Jakie wnioski należy wyciągnąć z tego, co było dotychczas powiedziane odnośnie zachowania się podczas lotu w strefie burz? Zauważmy przede wszystkim, że mamy do wyboru pięć możliwości:

1) przelot poniżej chmur
2) przelot przez chmury
3) przelot w przerwie miedzy chmurami (obok chmur)
4) przelot ponad chmurami
5) zawrócić i lądować na lotnisku macierzystym, lub przygodnym.

Jeśli nie skorzystamy z możliwości przytoczonej w punkcie piątym i nie zrezygnujemy z przelotu przez strefę burzową, to przede wszystkim musimy próbować ominąć burzę. Jeśli jest to burza cieplna, to ze względu na jej odosobnione występowanie i powolne przemieszczanie, da się to na ogół łatwo wykonać. Jeśli mamy do czynienia z napływowymi burzami pozafrontowymi, to również da się je na ogół wyminąć. Trzeba tu jednak pamiętać, by lecąc z bocznym wiatrem kierować samolot przy napotkaniu burzy pod wiatr tak, aby burza minęła nas z wiatrem (patrz rysunek).



Typ	Rodzaj	Charakterystyka	Zasięg poziomy	Zasięg pionowy	Kierunek i prędkość przemieszczenia	Wartości ciśnienia	Czas występowania
mas powietrznych	Cieplne	Silnie rozbudowane, dają największe ilości opadów. Granica opadu wyraźnie zaznaczona. Z ich przejściem nie zmienia się stan pogody.	Pojedyńcze odosobnione chmury o średnicy kilku km.	do 8—10 km	Małoruchliwe, przemieszczają się w niezdecydowanym kierunku z prędkością 5 — 15 km/godz.	Przy ciśnieniu 1 010 — 1 025 mb.	Cieplejsza pora roku: godziny południowe i popołudniowe aż do wieczora. W górach niekiedy i w porze nocnej.
	pozafrontowe	Pojedyńcze chmury burzowe lub zespoły chmur, występujące w towarzystwie innych chmur przy bardzo dobrej widzialności i silnym porywistym wietrze. Towarzyszą im zjawiska nawałnicowe.	Obejmuje znaczne przestrzenie chłodnego powietrza poza frontem chłodnym lub okluzją chłodną.	4 — 6 km	Zbliżają się przeważnie z północnego - zachodu z prędkością kilkudziesięciu km/godz.	Przy ciśnieniu mniejszym od 1 010 mb. Prawdopodobieństwo ich występowania wzrasta wraz ze zmniejszeniem się ciśnienia.	Cały rok, jednak najczęściej wiosną i latem. Powstają z rana i zanikają późnym wieczorem.
frontowe	frontu chłodnego	Pas wypiętrzonych chmur kłębiasto-opadowych o długości kilkuset kilometrów o szerokości 50—80 km, którym towarzyszą silne zjawiska nawałnicowe.	Pas wypiętrzonych chmur Cb, o długości do 1 000 i więcej kilometrów	4 — 6 km	Przeważnie z NW, W, lub SW z prędkością 30—40 km/godz, a nawet do 100 km/godz.		Cały rok, najczęściej jednak wiosną i wczesną jesienią. Dniem silniejsze, nocą słabsze.
	frontu zokludowanego i ciepłego	Na ogół słabe przy sprzyjających warunkach mogą przejść w nawałnicowe. Lot poniżej nich spokojniejszy aniżeli pod frontem chłodnym.	W postaci linii równoległej do frontu i wyprzedzającej go o setki km.	4 — 6 km	W kierunku ruchu frontu z prędkością kilkudziesięciu km/godz.		



W przypadku, gdy burzy nie da się ominąć, przy zbliżaniu się do niej musimy, o ile samolot jest zaopatrzony w radio, związać antenę lub z braku czasu przynajmniej przyłączyć ją do metalowej masy kadłuba samolotu (uziemić). Wybierając jedną z czterech pierwszych możliwości musimy unikać lotu poniżej burzowych chmur (szczególnie frontowych), gdyż w obszarze tym występują bardzo gwałtowne rzucania samolotu, przy czym w strefie opadu silne prądy duszące, występujące przy nawałnicowym uderzeniu wiatru mogą zdusić samolot do ziemi, tym bardziej, że ze względu na niską podstawę chmur trzeba lecieć w niewielkiej odległości od ziemi, a lot przez strefy niskich chmur nawet i w powietrzu spokojnym jest niebezpieczny, a cóż dopiero w tak ciężkich warunkach lotnych. Sytuację pogarszają jeszcze opady (szczególnie grad, krupa, śnieg). Najniebezpieczniejszy jest moment mijania kołnierza burzowego, w którego pobliżu występują szczególnie gwałtowne i nieuporządkowane ruchy wirowe.

Przy decyzji minięcia frontu burzowego górą, należy skierować maszynę równolegle do frontu i szukać miejsca o słabym rozwoju chmur, bowiem frontowe chmury burzowe nigdy nie mają jednakowej rozbudowy pionowej i zawsze uda się znaleźć „okno", przez które na wysokości 3 — 3,5 km można wykonać przelot. Lecąc wzdłuż frontu i nabierając wysokości celem przebicia frontu górą musimy pamiętać o wysysających właściwościach chmur frontowych w przednich częściach chmur kłębiasto-opadowych. Nie wolno decydować się na minięcie frontu górą bez wyszukania „okienka", gdyż wierzchołki chmur bywają dość często wyższe od pułapu samolotu. Lot wewnątrz chmury burzowej (a ściślej przez jej szczytowe partie) może zaryzykować jedynie wytrawna załoga i to lecąca na samolocie o silnej konstrukcji.

Ponieważ w obliczu napotykanych chmur burzowych zawsze możemy być zmuszeni do zawrócenia z drogi, dlatego — choćby ze względu na odpowiedni zapas paliwa — musimy się z tym liczyć przy starcie lotu, na który komunikat meteorologiczny przewiduje występowanie burz. W pogodę burzową maszyny sportowe mogą startować do lotu tylko wówczas, gdy otrzymują od meteorologów wiadomość, że burze które występują na trasie nie są niedającymi się ominąć burzami frontowymi.

Bibliografia:

W. Parczewski — **Meteorologia Lotnicza.** „Wiedza Powszechna", rok 1950, nr 665.

ZARZĄD NIE STANĄŁ NA WYSOKOŚCI ZADANIA

Do Redakcji „SiM-u"

Niniejszym podaję projekt utworzenia w SiM-ie działu, w którym zamieszczane byłyby krótkie notatki czy też korespondencje o braku aktywności niektórych placówek LL oraz jej członków. Niewątpliwie pod wpływem zdrowej i ostrej krytyki jednostki takie, czy też placówki, usprawniły by swoją pracę.

Dział ten mógłby nosić, na przykład, tytuł „Trybuna Czytelników". Na początek podaję wypowiedź dębickich modelarzy o pracy Zarządu Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej w Dębicy.

(k. s.)

ZARZAD POWIATOWY BIUROKRATÓW

Zarząd Oddziału Powiatowego LL w Dębicy nie stanął na wysokości swego zadania, o czym świadczyć może fakt, że jawnie utrudnia on i przeszkadza Zarządowi Okręgowemu w organizowaniu Modelarni Oddziałowej.

„Działalność" jego polega na tym, że zamiast zawrzeć umowę o najem lokalu z właścicielem budynku, w którym ma się mieścić modelarnia oraz Ośrodek Propagandowy LL, nie stara się w ogóle o wynajęcie wymienionego lokalu, a modelarze, którzy od dnia 3 października br. dwa lub trzy razy w tygodniu „odwiedzają" sekretarza tamtejszego Zarządu, otrzymują niezmiennie odpowiedź, że „sprawa ta zostanie już wkrótce załatwiona na zebraniu Zarządu". Zebranie jednak nie może się jakoś odbyć od początku października. W tej „aktywnej" działalności pierwsze miejsce zajmuje bezkonkurencyjnie ob. Bochenek, pełniący funkcję sekretarza Zarządu. Przytoczyć także należy fakt, że materiały propagandowe jak np. afisze i gazetki ścienne LL, zamiast być rozsyłane do Kół LL, są „przechowywane" w Zarządzie Oddziału Powiatowego w rulonach po kilkadziesiąt gazetek każdy. Widocznie sekretarz jest z zamiłowania bibliofilem. Natomiast takiego wynalazku Zarządu Głównego Ligi Lotniczej, jak „Książeczki Lotnicze", żaden z członków Zarządu na własne oczy jeszcze nie oglądał.

Apelujemy: Sekretarzu— obudź się, a potem obudź Zarząd.

Modelarze dębiccy.

P. S. Możliwe, że zanim apel nasz zostanie zamieszczony w SiM-ie, Zarząd Oddziału Powiatowego LL w Dębicy obudzi się wreszcie, namyśli i załatwi sprawę Modelarni Oddziałowej oraz zainteresuje się sprawą modelarstwa lotniczego.

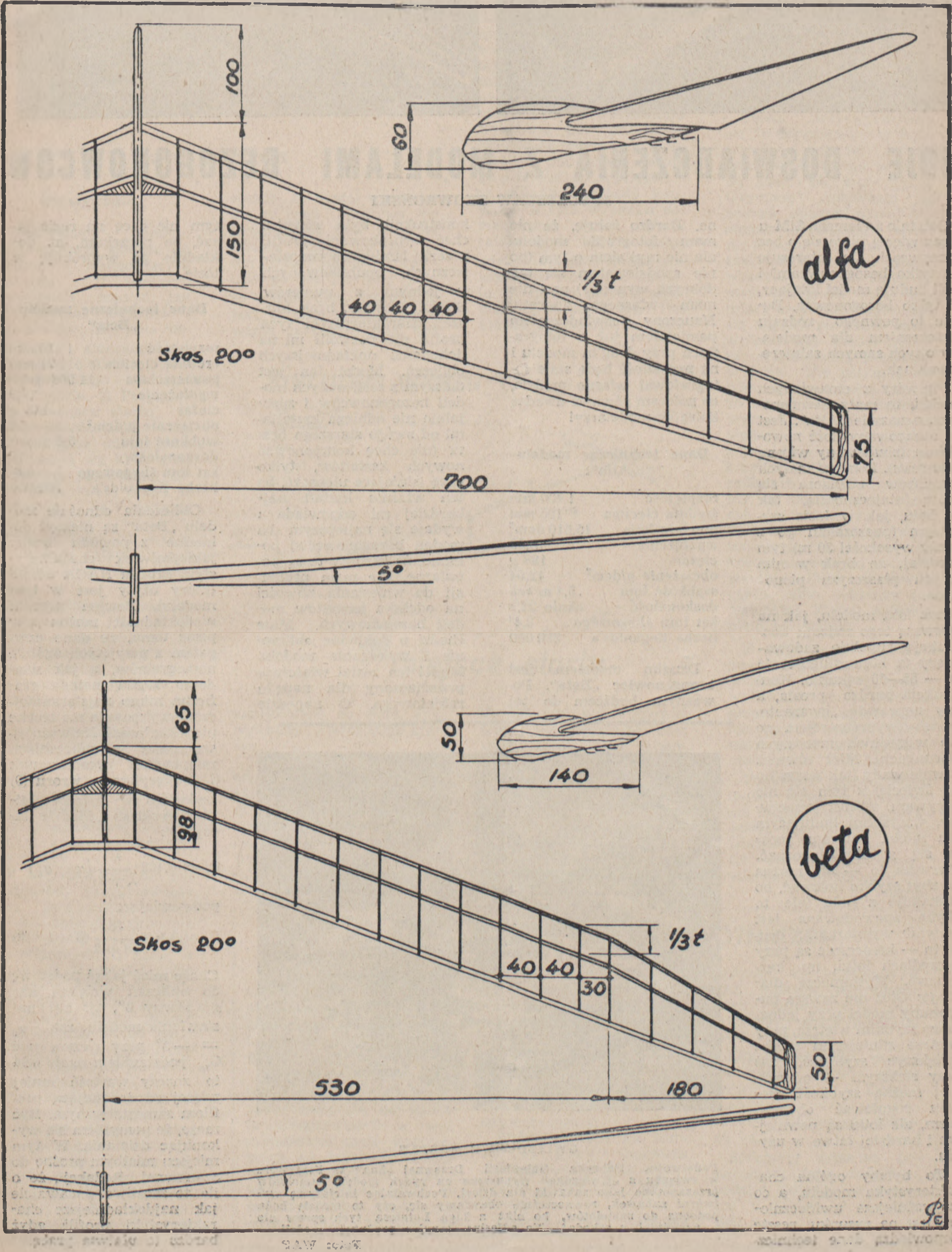
.o0o.

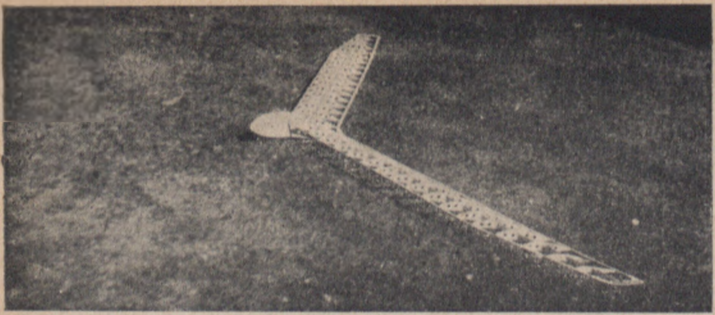
Projekt utworzenia działu, w którym Czytelnicy nasi poddawaliby krytyce działalność poszczególnych placówek Ligi Lotniczej i członków LL, celem usprawnienia i podniesienia poziomu lotniczej pracy — zasługuje na szczególną uwagę.

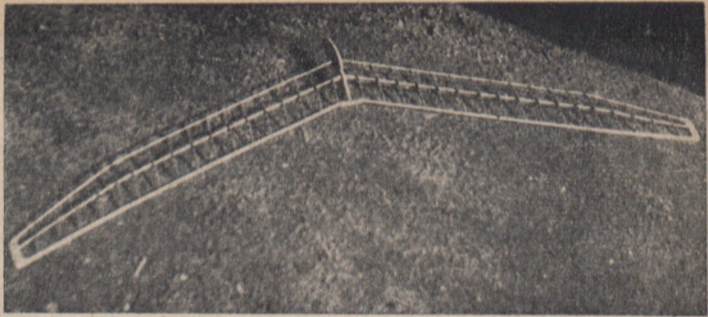
Zamieszczając pierwszą tego rodzaju korespondencję, wyrażamy tym samym pełną aprobatę dla projektu. Czekamy na dalsze listy, śmiało ujawniające pokutujące jeszcze w niektórych ogniwach LL nieróbstwo, brak odpowiedzialności i niechęć do aktywnej pracy.

(red)

DWA MODELE BEZOGONOWCÓW







MOJE DOSWIADCZENIA Z MODELAMI BEZOGONOWCOW

MIECZYSŁAW SKOWROŃSKI

Ostatnio na łamach SiM-u coraz więcej pisze się o bez ogonowcach. Ja interesuję się tylko bezogonowcami i jeśli buduję model latający, to tylko bezogonowca. Będzie to pewnego rodzaju pocieszeniem dla modelarzy o tych samych zainteresowaniach.

Pierwszy z omawianych modeli, to mały bezogonowiec o nazwie „Alfa". Jest on opracowany dość nowocześnie (zbudowany wiosną 1950 roku). Pomimo małych rozmiarów odznacza się dobrą statecznością, tak na holu, jak w locie szybowym (puszczałem go z wieży wysokości 30 m) tym bardziej, że brak w nim dużych płaszczyzn pionowych.

Czas lotu modelu, jak na pierwszą tego rodzaju konstrukcję zupełnie zadowalający (z holu długości 45 m — 55—60 sekund). Konstrukcja bardzo prosta, a loty naprawdę „gwarantowane" (wypróbowałem go we wszystkich możliwych warunkach). Miał również i swoje wady (jak wszystko na świecie) z tym się nie ukrywam, wprost przeciwnie, wszystkim budującym ten model zalecam gorąco się z nim zapoznać. Pierwsza to — nie można go zbyt szybko holować, bo zeskakuje z holu (ale to chyba spowodowane jest małymi wymiarami); druga to — koniecznie są przy skrzydłach lotki, np. kartonowe. Wytłumaczę dlaczego: Otóż nie zawsze puszczamy model przy jednakowo szybkim wietrze, przy wietrze silniejszym trzeba zwiększyć szybkość, zaś przy słabszym — odwrotnie; można szybkość modelu regulować obciążeniem, ale lotki są pewniejsze i bardziej łatwe w użyciu.

To byłaby ogólna charakterystyka modelu, a co najważniejsze uwidocznione jest na rysunku, resztę dopowiedzą dane techniczne. Bardzo żałuję, że nie mam fotografii modelu, ale nie myślałem o tym (bo nie spodziewałem się tak dobrych wyników) no i nie mam własnego aparatu. Nauczony doświadczeniem pamiętałem już o fotografiach przy drugim modelu i na przyszłość będę stale fotografował własne modele, co polecam również uwadze kolegów-modelarzy!

Dane techniczne modelu „Alfa":

rozpiętość	1 400 mm
średnia cięciwa	105 mm
powierzchnia	15,610 dcm²
wydłużenie	13,39
ciężar	188 g
obciążenie g/dcm²	12,04
szybkość lotu	5,4 m/sek
doskonałość	około 22,3
kąt lotu ślizgowego	2,4°
liczba Reynolds'a	390 000

Drugim modelem jest bezogonowiec „Beta". Poważnym bodźcem do tej konstrukcji była również chęć wypróbowania profili z serii laminarno-samostatecznych, opublikowanych w jednym z numerów SiM-u. Niestety, brak bliższej charakterystyki tych profili nie pozwolił mi na dokonanie dokładniejszych obliczeń. Model ten jest dalszym z serii małych modeli bezogonowców i specjalnie nie odbiega kształtami od swego starszego brata (nie chcę komponować nowych kształtów, tylko chcę istniejące ulepszyć, bo ten właśnie kształt najbardziej mi odpowiada i wydaje się najlepszym dla modeli bezogonowców) pomimo, że kształty te są popularne. Nie mam pretensji do wniesienia nowości na odcinku kształtów modeli bezogonowych. Mnie chodzi o dokładne obliczenie i wykonanie modelu. Model ten został właściwie przeznaczony dla napędu rakietowego. O napędzie tym nie chcę na razie pisać, bo poczekam, aż dokładnie go wypróbuję w locie.

Dane techniczne modelu „Beta"

rozpiętość	1 420 mm
średnia cięciwa	71 mm
powierzchnia	11 908 dcm²
wydłużenie	17,9
ciężar	143 g
obciążenie g/dcm²	12
szybkość lotu	5,6 m/sek
doskonałość	10
kąt lotu ślizgowego	5,8°
liczba Reynolds'a	300 000

Obliczenia odnośnie modelu „Beta" są niezbyt dokładne z powodu braku jakiejkolwiek charakterystyki profilu NACA 6-H-15 (który użyty jest w tym modelu). Pewien procent niedokładności można przypisać temu, że dane czerpałem z przyjętych ogólnie nomogramów, a jak wiadomo każda metoda graficzna mimo najstaranniejszego wykonania ma trochę niedokładności. Najważniejszą rzecz w obliczeniach mianowicie współczynnik C_z obliczyłem ze wzoru (9) podanego w książce Miklaszewskiego „Modele latające":

$$C_z = 0{,}109 \frac{\lambda}{\lambda + 2} (\alpha - \alpha_0)$$

podstawiając:

$$C_z = 0{,}109 \frac{18}{18 + 2} (8 - (- 2)$$

Chcąc mieć jakąś podstawę do obliczeń wziąłem kąt α równy 8°, tj. kąt nastawienia modelu, zas $\alpha_0 = -2°$ przy czym pod C_{xp} podstawiłem około 0,04 to znaczy wartość mniej więcej odpowiadającą profilom samostatecznym. Być może, że pomyliłem się wykonując działania. W tym miejscu miałbym prośbę do Szanownej Redakcji, że o ile to możliwe podawajcie jak najdokładniejsze charakterystyki profili, gdyż bardzo to ułatwia pracę.



GWIAZDKOWE MODELE

Państwowa Fabryka Galanterii Drzewnej „San" w Przemyślu w związku z „Gwiazdką" wypuszcza na rynek modele samolotów przeznaczone jako zabawki dla dzieci. Pochwalając inicjatywę wytwórni zabawek, równocześnie obawiamy się, czy te modele będą podobne do samolotów, bo nikt z Ligą Lotniczą tych spraw nie uzgadniał, a szkoda! Na zdjęciu: seryjna produkcja modeli.

Foto: WAF



Modele szybkościowe

PAWEŁ ELSZTEIN

Oblatywanie

Oblatywanie modelu szybkościowego składać się powinno z następujących czynności: 1) ogólnego sprawdzenia modelu, jak zamocowania skrzydeł i stateczników; działania mechanizmu sterowniczego, zamocowanie silnika i wreszcie sprawnego odrzucania podwozia. 2) Przygotowania miejsca startu. 3) Przygotowania linek — to jest dokładne odmierzenie ich długości wg klasy FAI — według pojemności silnika. 4) Pierwsze próby w kołowaniu. 5) Pierwsze próby w locie.

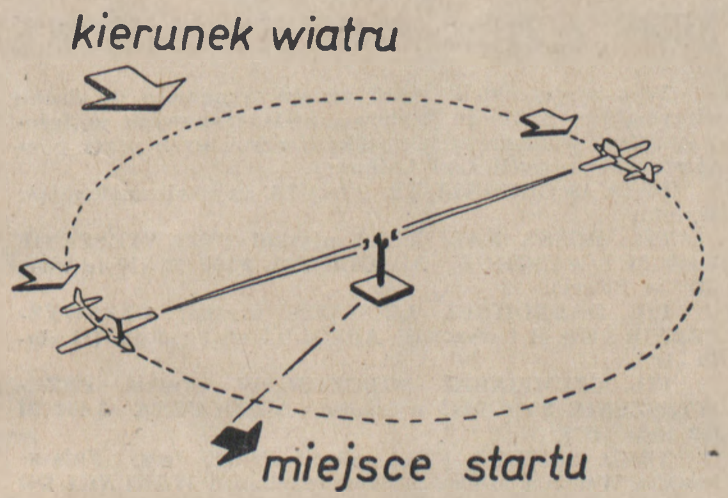
Rozpocznijmy od wyboru miejsca startu i jego przygotowania do lotów modelu.

Jak wiadomo, najdłuższe linki posiada III klasa (15,92 m) to znaczy, że przy ustalaniu wielkości pola startowego należy bazować na tym największym promieniu, starając się, aby plac startowy miał równą powierzchnię na całej nieco większej średnicy (minimum 50 metrów). Ideałem byłby plac asfaltowany, ale jak uczy praktyka również i plac, którego powierzchnię tworzy tłuczeń z gruzu, jest wystarczający.

W wypadku, gdy nie ma możliwości przygotowania całej powierzchni placu można zalecić wykonanie trzech pasów startowych (dla odpowiednich klas), o szerokości co najmniej 600 mm każdy, względnie krótkich pasów startowych na 1/4 obwodu, które jednak mogą spełniać swoje zadanie tylko w wypadku zupełnego opanowania techniki startu.

Plac startowy powinien znajdować się możliwie w miejscu osłoniętym od wiatru. Osłonę tę stworzyć mogą wysokie drzewa czy pobliskie domy, od strony najczęściej występujących w danej okolicy wiatrów.

Pierwsze próby modelu przeprowadzamy w ten sposób, że model wprawiamy w ruch obrotowy po kręgu dając ilość obrotów silnika. Model kołuje i w ten sposób można sprawdzić po raz pierwszy jego właściwości. Zrozumiałe jest, że przy próbach kołowania, podwozie musi być



zamocowane na stałe, aby wykluczyć ewentualne kraksy.

Podczas kołowania prawie zawsze znajdujemy jakąś niedokładność, bądź to w zamocowaniu linek, w podwoziu czy pracy silnika. Wszystkie zaobserwowane usterki trzeba z miejsca usunąć, bo każda niedokładność zemści się później wielokrotnie, a rezultatem będzie zniszczony model czy cenny silnik.

Już podczas samego startu bardzo ważnym szczegółem jest ustalenie miejsca startu na placu względem wiatru. Zasadę startową, która brzmi: startujemy z wiatrem tylnym — przedstawiono plastycznie na rysunku 1. Jak widać model po wystartowaniu wykonuje pół okrążenia, kołując po ziemi i z chwilą wyjścia pod wiatr można go z łatwością „wyciągnąć" na obraną wysokość lotu. Wiatr w tym wypadku pomaga przy starcie. Naturalnie wiatr bardzo słaby, gdyż wiatr silny będzie powodował zniesienie modelu do środka placu i uniemożliwi w ogóle loty. Ponieważ zakładamy, że rzadko uda się wyeliminować wiatr, uwzględniając czas startu i naturalne osłony, trzeba pamiętać, aby nie startować przy wietrze o prędkości ponad 2 m/sek.

Po wstępnym oblataniu modelu (kołowaniu) można przystąpić do lotów. Zachowując pełne środki ostrożności i dysponując dużym wyczuciem mechanizmu sterowniczego próbujemy oderwać model od ziemi do wysokości około 1 metra nad ziemię. Po wykonaniu kilku obrotów wyczujemy charakterystyczny dla każdego nowego modelu sposób reagowania na wychylenia steru wysokości, dostosowując odpowiednio ruchy rączki sterowniczej.

Celem przyzwyczajenia się do poprawnego, w myśl przepisów startu, należy przed oderwaniem modelu od ziemi wykonać „przytrzymane" kołowanie na połowie obwodu placu, następnie „wyciągnąć" model na wysokość jarzma i podczas trzech okrążeń ustalić wysokość lotu na stałe. W myśl przepisów FAI pomiar prędkości wykonuje się dopiero po trzech okrążeniach, gdy model nabierze dostatecznej prędkości w locie. Nie potrzeba się więc denerwować i od razu starać się o maksimum wyczynu, ale kolejno wprowadzać model w najkorzystniejsze warunki „rozbiegu". Często podczas próbnych lotów stwierdzimy, że model usiłuje skręcać do wewnątrz, co spowodowane może być złym umieszczeniem środka ciężkości, nierównym zamocowaniem linek sterowniczych, albo bocznym (do wewnątrz kręgu) ustawieniem osi śmigła.

Z chwilą stwierdzenia powyższego, należy odpowiednio wyważyć model, wyrównać linki albo zamontować na nowo silnik, tak aby oś śmigła pokrywała się z osią symetrii modelu.

To byłyby najważniejsze uwagi odnośnie oblatywania modeli szybkościowych, resztę zdobędziemy przez własne doświadczenie, rady starszych kolegów i wiedzę teoretyczną.

(dcn)

WIADOMOŚCI Z ŻYCIA LIGI LOTNICZEJ

Liga Lotnicza w Zamościu zorganizowała loty propagandowe oraz pokazy akrobacji dla 20 czołowych przodowników pracy i nauki.

Poznańska Spadochronowa Eskadra Sześciolatki zobowiązała się do końca br. przeprowadzić w woj. poznańskim akcję werbunkową na szkolenie spadochronowe, wykonać 10 skoków spadochronowych w spółdzielniach produkcyjnych i PGR, wykonać 10 skoków z opóźnieniem powyżej 5 sekund 5 skoków w kręgu o średnicy 200 m oraz wygłosić szereg pogadanek, propagujących sport lotniczy.

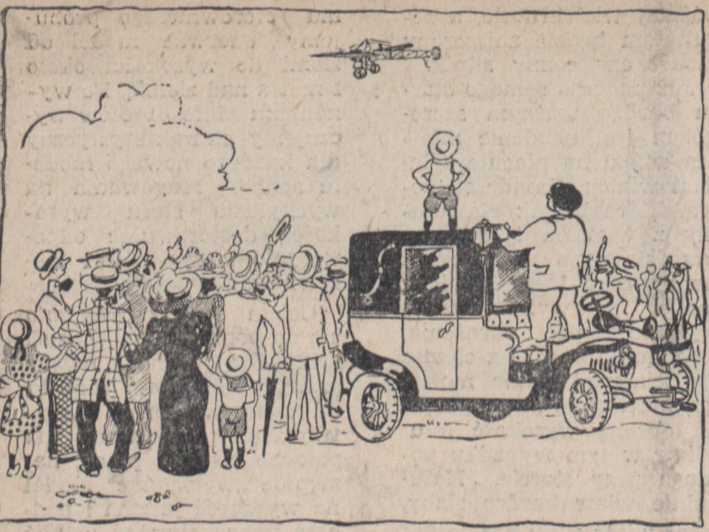
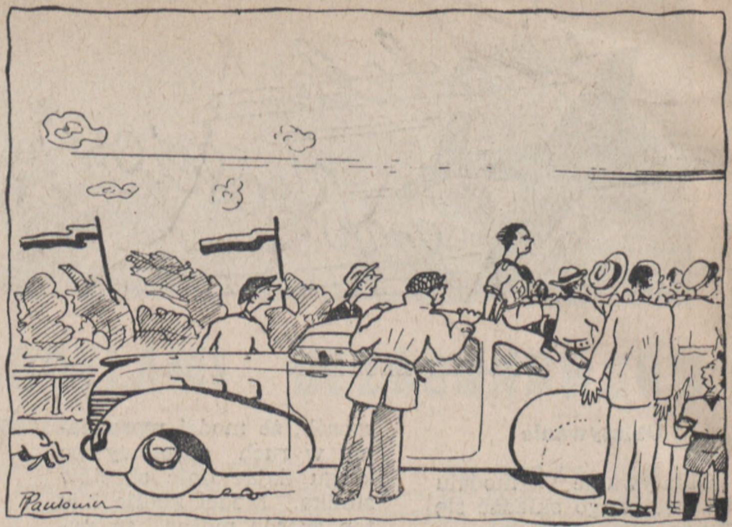
Sekcja szybowcowa przy LZS — Milejów, pow. Lublin zorganizowała kurs spadochronowy.

Wykładowcami na kursie, na który uczęszcza młodzież wiejska, są członkowie Aeroklubu Lubelskiego LL.

Jeszcze w roku bieżącym zostanie zorganizowany w LZS Milejów teoretyczny kurs szybowcowy oraz praktyczny kurs modelarstwa lotniczego.

Lokalne zawody modeli na uwięzi odbyły się w dniu 3 grudnia w Łodzi i zostały zorganizowane staraniem Łódzkiego Okręgu LL.

Specjalny reportaż poświęcony tym zawodom, podany zostanie w numerze 1 SiM-u w styczniu 1951 r.

Pokazy lotnicze
Przed trzydziestu laty — i dzisiaj

POCZTA LOTNICZA

Chciałbym zostać lotnikiem, ale cóż — nie jestem członkiem Ligi Lotniczej. Byłbym nim dawno, lecz u nas nie ma Koła LL. Co robić? Tak bardzo pragnę dostać się na kurs szybowcowy" — pisze kol. **JÓZEF GRZYBOWSKI z Bukowca, pow. Świecie.**

Kolego. Koło LL powinniście założyć w Bukowcu sami, tym bardziej, że macie dużo kolegów, którzy chętnie zostaną członkami LL. Złożcie prośbę o pomoc w założeniu Koła do Zarządu Okręgu Bydgoskiego LL w Bydgoszczy. ul. 1 Maja Nr 92. Niezależnie od tego jeszcze dziś możecie udać się do najbliższego Zarządu Powiatowego ZMP i tam złożyć podanie o przyjęcie na szkolenie lotnicze w Lidze Lotniczej. Kandydatów na pilotów kieruje do Ligi Lotniczej — ZMP. Nie zapomnijcie dołączyć do podania wszystkich potrzebnych dokumentów. Ich spis, jak również inne informacje dotyczące warunków, jakim powinien odpowiadać kandydat na pilota, znajdziecie w ostatnich numerach S.M u.

Innego rodzaju kłopoty ma kol. **JERZY BORKOWSKI z Zagnańska.** Brak mu materiałów do budowy modeli latających. Chętnie zakupiłby je w wojewódzkiej składnicy materiałów modelarskich w Kielcach, ale sam nie należy ani do Koła LL. ani do modelarni, których w jego szkole nie ma. Co począć?

Sądzimy, Kolego, że najlepiej będzie, gdy udacie się do kierownika modelarni w innej szkole i poprosicie go o przyjęcie w poczet członków modelarni. Przedstawcie swą sytuację, a uważamy, że przychyli się do Waszej prośby. Moglibyście również postąpić inaczej: zbierzcie Waszych kolegów, którzy na pewno interesują się modelarstwem i lotnictwem i załóżcie w Waszej szkole Koło LL. Jako członek LL, będziecie wtedy mieli możność należenia do modelarni wojewódzkiej w Kielcach, a poza tym — również zorganizowania własnej modelarni, wraz z kolegami. W celu porozumienia się z Zarządem Okręgu Kieleckiego LL. co będzie potrzebne przy zakładaniu Koła LL lub modelarni, podajemy Wam jego adres: Kielce, ul. Staszica 10. Dziękujemy za życzenia.

Kol. **WACŁAW ŁAWRUK z Suwałk** nadesłał nam dwa wierszyki, jeden o lotniku i jego stalowym ptaku — samolocie, drugi — opisujący samolot, pilotowany przez dziewczynę.

Kolego, sądząc z treści jaką zawierają wierszyki, macie zupełnie dobre zadatki na to, aby pisać — jeszcze lepsze wiersze. Oba wierszyki są przyjemne, ich treść ma w sobie dużo zdrowych, rozsądnych myśli. Dużo natomiast brak jeszcze stylowi wierszyków, ich formie. Są jeszcze mało rytmiczne, zbyt rozwlekłe, brak im zwartości. Mamy dla Was uznanie za to, że sami krytycznie potrafiliście dostrzec w nich wady, świadczy to o Waszym właściwym podejściu do sprawy, braku zarozumiałości i zaufaniu do nas, jako krytyków.

Abyście mogli pisać naprawdę dobre lotnicze wiersze, powinniście dużo czytać o lotnictwie, zbliżyć się do niego, dogłębnie zrozumieć jego życie, cele i zadania. Powinniście — pokochać lotnictwo. Wtedy z jeszcze większą jasnością pojmiecie cel istnienia lotnictwa — którym jest służba człowiekowi pracy, współuczestnictwo w socjalistycznym budownictwie narodowej gospodarki, aktywna praca w służbie wielkiego skarbu ludzi — pokoju.

Wypożyczcie z biblioteki piękną książkę Borysa Polewoja pt. „Opowieść o prawdziwym człowieku" i poznajcie dzieje bohaterskiego pilota radzieckiego — Maresjewa, przeczytajcie książkę słynnego pilota Iwana Kożeduba pt. „W służbie ojczyzny", zainteresujcie się książką Jerzego Koniecznego pt. „Na zwycięskim szlaku", której autor opisuje dzieje pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" na szlaku od Grigoriewskoje do Berlina. I jeszcze jedno, bardzo ważne: czytajcie regularnie SiM. Z niego dowiecie się dużo o codziennym życiu naszego ludowego lotnictwa. Po pewnym czasie — znów przyślijcie nam Wasze wiersze, na pewno będą lepsze. Serdecznie Was pozdrawiamy.

Z ostatniej chwili

NOWE „ZŁOTE" I „DIAMENTY" W JEŻOWIE

W ostatniej chwili przed oddaniem numeru do druku otrzymaliśmy z Obozu Szybowcowo-Wyczynowego w Jeżowie dalsze wiadomości o wynikach uzyskanych przez pilotów szybowcowych Ligi Lotniczej.

DNIA 13 GRUDNIA BR. piloci LL uzyskali następujące wyniki:

PIL. ROSSA KAZIMIERZ uzyskał PRZEWYŻSZENIE 3 140 M i WYSOKOŚĆ ABSOLUTNĄ 5 200 M (10-te złote „D" w Polsce).

PIL. DĄBROWSKI LEONARD uzyskał PRZEWYŻSZENIE 3 020 M i wysokość ABSOLUTNĄ 5 150 M (11 złote „D").

PIL. CZEMPIŃSKI MIECZYSŁAW uzyskał PRZEWYŻSZENIE 3 150 M i wysokość ABSOLUTNĄ 4 400 M (12 złote „D").

TEGO SAMEGO DNIA piloci: Popiel Jerzy, Zajączkowska Wanda i Miklas Bogdan uzyskali 3 WARUNKI DO ZŁOTEJ ODZNAKI PILOTA SZYBOWCOWEGO.

DNIA 14 GRUDNIA BR. PIL NIŻNIK ADAM uzyskał PRZEWYŻSZENIE 6 800 M i wysokość ABSOLUTNĄ 8 500 M, zdobywając tym samym diament do posiadającej już złotej odznaki oraz bijąc uprzedni rekord przewyższenia Figwera, uzyskując rekord wysokości absolutnej dla szybowców jednomiejscowych. Niedługo jednak Niżnik pozostał rekordzistą przewyższenia. W chwilę potem pil. Brzuska Andrzej uzyskuje PRZEWYŻSZENIE 7 500 M, ustanawiając nowy rekord oraz uzyskuje wysokość ABSOLUTNĄ 8 250 M.

Z ciekawszych wyników tego dnia należy jeszcze zanotować:

uzyskanie przez pil. ZAJĄCA ZYGMUNTA PRZEWYŻSZENIA 6 600 m i wysokości ABSOLUTNEJ 7 940 M oraz

uzyskanie przez pil. KOPERNOKA RUDOLFA PRZEWYŻSZENIA 5 700 M oraz WYSOKOŚCI ABSOLUTNEJ 7 200 M. Piloci ci zdobyli tym po jednym diamencie do złotej odznaki pilota szybowcowego.

Należy przy tym zaznaczyć, że pil. Kopernok odbył lot bez aparatu tlenowego.

Obóz Szybowcowo-Wyczynowy dla pilotów Ligi Lotniczej w Jeżowie zakończył się 15 grudnia br.

(kon)

Na zdjęciu na okładce:

Doskonale wyszkolone kadry młodych pilotów skrzydlatych obrońców Polski Ludowej — to gwarancja pokoju.

Foto: WAF

WYDAJE: LIGA LOTNICZA
REDAGUJE ZESPÓŁ
Adres redakcji: Warszawa 5. ul. Krakowskie Przedmieście 11/6 tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a.
Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.
Nr zam. 2097. B-.35014

Cena 60 gr